

Volvo 940



Een Volvo 950?

U heeft gelijk, Volvo heeft de 950 nooit gemaakt, maar Nico de Vries wel. Een 955 Cross Country om precies te zijn.

De eigenaar

Nico de Vries,
Castricum, 30 jaar,
technisch specialist
personeervoertuigen.

Het Volvo-virus is er ingeslopen toen ik tijdens mijn opleiding als autotechnicus stageliep bij een Volvo-specialist in Heerhugowaard. Mijn vriendin vond het prima dat ik een 940 ging kopen, al eiste ze wel dat het een witte zou worden. Die waren nog niet zo makkelijk te vinden. Gelukkig kwam ik er eind 2019 een tegen op Marktplaats. De vorige eigenaar, inmiddels mijn beste vriend, had hem flink verlaagd. Zoals hij te koop stond, was het geen mooie auto. Maar het

interieur was in goede staat; dat vond ik belangrijk. Ik ben automonteur van origine en werk nu bij Harley-Davidson, dus de techniek schrikt mij niet af, maar aan het interieur wil ik liever niks hoeven doen. Mijn plan was om hem flink te verhogen en er zo een offroad-vakantieauto van te bouwen. Een soort Volvo 940 Cross Country. Ik heb een 3-inch verhogingsset, een ledbalk, een lichtgewicht daktent met luifel en flinke terreinbanden gemonteerd. Mijn vriendin, grafisch vormgever van beroep, kwam op het idee een zwarte bies op de zijkant te

sputten. Zo oogt de auto nog hoër. Het doet van een afstandje zelfs denken aan een Jeep XJ. Volvo is een beetje een ouwelullenmerk en dat vind ik niet niks. Daarom heb ik een rood onderblok met stickers die ik door de jaren heen heb verzameld.

Zijn eerste proef, een reis naar Scandinavië, liep niet helemaal zoals gepland. In de neus lag toen nog een 2,0-liter viercilinder. Een redbloed Volvo-fanaten de motor maar rood onderblok vaak noemen, is volgens velen onverwoestbaar. I

‘Op een bergtop werd de motor zo heet, dat de nokkenas vastliep’



Weetjes

De Volvo van Nico is voorzien van een verhogingsset van het Nederlandse LucaCarMods. Samen met de forse Yokohama Geolandar A/T-banden zorgt de liftkit voor ruim 12 centimeter extra bodemvrijheid. De set kost 230 euro en is volgens de verkoper in zo'n 6 uur te installeren. Het verhogen van auto's is de afgelopen jaren steeds populairder geworden. *Overlanding* heet de rage die uit Amerika is komen overwaaien. Daarbij ga je met je eigen auto kamperen in onherbergzaam gebied. Auto's worden daarvoor geprepareerd met terreinbanden, daktenten en extra verlichting. Binnen Europa is Scandinavië een populaire bestemming. In de komende editie van het *Autovisie Magazine* besteden wij meer aandacht aan deze *overlanders*.



mplaar niet. In het Noorse de Dalen sloeg het noodlot toe. Medeliek was de koppakking lek, voor de Volvo veel koelvloeistof en de motor te warm werd. bergtop werd het blok zelfs zo at de nokkenas vastliep. Mijn in en ik hadden een enorm em, want nu stonden we op ijdagavond in the middle of re met een geruïneerde motor, de boot datzelfde weekend

zou vertrekken. De ANWB wilde niet helpen, omdat de dagwaarde van de Volvo minder was dan de bergingskosten. Het ging mij echter vooral om de waardevolle tent op het dak en de spullen aan boord. Gestrand in het Noorse berglandschap, zagen we nog maar één uitweg. Mijn zwager woonde in Noorwegen, maar wel op ruim vier uur rijden van ons vandaan. We belden hem en beschreven de benarde situatie waarin we terecht waren

gekomen. Gelukkig was hij bereid om ons te helpen. Maar daarvoor moest hij eerst wel vier uur de andere kant op rijden om een geschikte aanhanger op te halen, om vervolgens koers te zetten naar ons. Met wat moeite kregen we de auto op de trailer en kon een urenlange rit naar de haven beginnen. Daar werden we door vriendelijke medelanders in een Mercedes Sprinter op de pont gesleept.



In een ventilatierooster heeft Nico een turbodrukmeter gebouwd. Het lijkt haast alsof het zo uit de fabriek is gekomen.

'Op straat krijg ik veel duimpjes, ook van oudere mensen'

Hebt u een bijzondere auto met een verhaal?

En wilt u daarover in de rubriek Uw Garage vertellen, terwijl u samen met de auto op de foto gaat? Meld u dan aan bij redactie@autovisie.nl

SPECS

Volvo 940
bouwjaar 1994
prijs (1994) fl. 57.900
 (€ 26.274,-)
gemaakt van/tot 1990-1998
aantal gemaakt 231.677 exemplaren (alle 940 Estates)
huidige waarde n.b.
topsnelheid n.b.
acceler. 0-100 km/h motor vijf-in-lijn, 2.435 cc, turbo
max. vermogen 240 pk (geschat)
max. koppel n.b.
transmissie 4-traps automaat, achterwielaandrijving
massa leeg 1.354 kg

prettiger. Misschien dat ik er daarom binnenkort toch weer een handgeschakelde versnellingsbak in bouw.

Bij de RDW in Amsterdam bleek men niet gecharmeerd van mijn creatie. 'Dat gaat je zo nooit lukken', werd me verteld door een medewerker, die nog geen tien minuten aan mij wilde besteden. Toen had ik nog een luide uitlaatpijp aan de zijkant, dus hij had een punt. Toch was een beetje coulant wel prettig geweest. Later ben ik met een degelijke uitlaat in Friesland naar de RDW gegaan. Met een verbruik van zo'n 1 op 6 was dat een duur ritje. Gelukkig bleek men daar veel enthousiaster en na een uitgebreide inspectie kreeg de Volvo groen licht.

Op straat krijg ik opvallend veel duimpjes, ook van oudere mensen. Zij herkennen het model, maar hebben hem nooit op deze wijze gezien. 'Ik wist niet dat er een Cross Country-versie van de 940 bestond', hoor ik dan. Hij lijkt dan ook best origineel, zeker met het 3D-geprinte typeplaatje 'Volvo 940 XC' achterop. Helaas heb je in Nederland niet veel aan een Cross Country. Er zijn, zeker hier in Noord-Holland, maar weinig plekken waar je kunt offroaden. Ik heb hem dan ook gebouwd voor ritten naar bijvoorbeeld Zweden, Noorwegen en Portugal. Daar kun je écht de wildernis in. En in een mum van tijd heb je de daktent staan. Skottelbraaitje erbij, biertje... Heerlijk! ●

Toekomst plannen

Een sperdifferential monteren staat Nico's to-do-lijst. Ook kriebelt het om de automaat vervangen door handbak. Bovendien wil hij de turbomotor verder verhogen want 'dat turboblaas is wel heel leuk'.

Eenmaal in Nederland werd duidelijk dat de vierpitter was afgeschreven. Gelukkig had ik al een ander motorblok liggen: een 2,5-liter vijfcilinder turbomotor uit een V70. Deze B5254T-motor is een andere motor dan de befaamde T5, maar produceert een vergelijkbaar geluid. Het is een betrouwbare en potente motor. Ik heb hem niet volledig gereviseerd, maar er wel het nodige onderhoud aan gedaan. Als verwijzing naar de *redblocks* heb ik het onderblok rood gespoten. Mijn wat hulp van mijn vrienden en zelfs mijn vriendin heb ik de motor in de Volvo getakeld. Met zijn vijfcilinder is het nu in feite een Volvo 950, de Volvo die het Zweedse merk zelf nooit heeft gemaakt.

In Scandinavië wordt deze motorwissel vaker gedaan, waardoor veel onderdelen, zoals motorsteunen en koelslangen, voor zo'n ombouw kant-en-klaar te koop zijn. Toch was ik nog een poos bezig om alle benodigde onderdelen van verschillende modellen bij elkaar te krijgen. Het is een Frankensteintje geworden. De vijfcilinder is gekoppeld aan een viertraps automaat van een Volvo 960. Handig tijdens het offroaden en lekker relaxed

tijdens een lange vakantierit, maar toch heb ik soms een beetje spijt van deze transmissie. Er zit een programmeerbaar motormanagementsysteem van MaxECU in; dat was nieuw voor mij. De turbomotor goed afstellen was dan ook een flink leerproces, maar inmiddels loopt hij goed. Het resultaat is een vermogen van zo'n 240 pk. Dat maakt driften nu ook goed mogelijk, maar daarvoor is een handbak juist



De Volvo heeft bijna 4 ton gelopen, de motor pas 2,5 ton. Nico: "Hij is pas op de helft."



Kijk voor de video op YouTube.com/autovisie